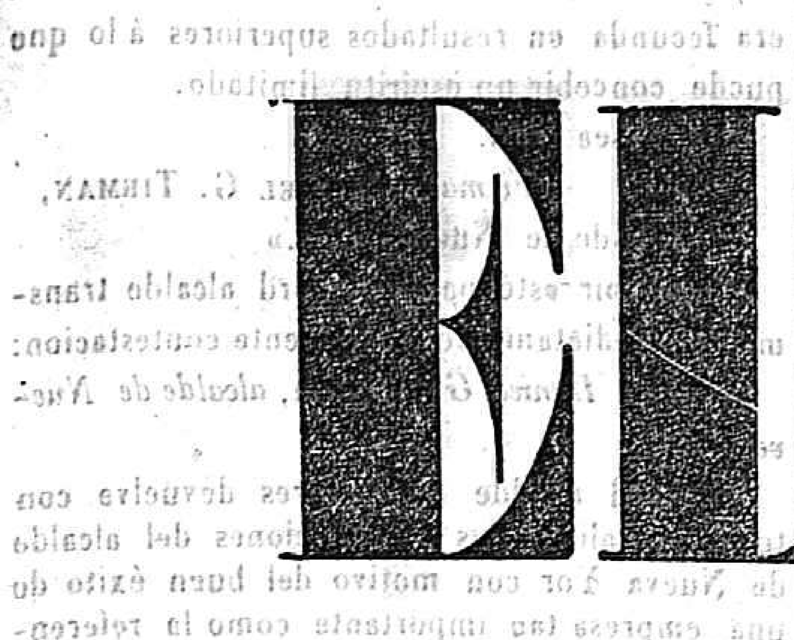
Año II.—Núm. 372. Lúnes 30 de agosto de 1858. (Edicion de la mañana.) Islas Baleares.



EL ISLEÑO.



PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Gelabert.—Mahon.—D. Matías Mascaró.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

Seccion general.

EL PUERTO NAPOLEON III EN CHERBURGO.

Ya hemos dicho otra vez que la inauguracion de la bahía interior de Cherburgo en la causa primera y principal del próximo viaje del Emperador. Es muy natural por consiguiente que antes de dar cuenta de las fiestas que se preparan con motivo de inaugurarse la bahía interior, espongamos con toda la precision posible las nuevas obras ateniéndonos á los apuntes de viaje.

Ante todo empecemos por examinar porqué se le ha llamado hasta ahora la bahía interior; y decimos hasta ahora, porque en adelante llevará con justa razon el nombre de Napoleon III.

El proyecto primitivo se concretaba á crear en nuestras costas de la Mancha, ó sea en Cherburgo, una rada que sirviese de refugio. Despues ateniéndose á lo propuesto por la célebre comision de 1792, se juzgó indispensable añadir á la rada un puerto y un arsenal militares. Posteriormente el Emperador Napoleon I por decreto de 1803 mandó construir el arsenal de Cherburgo, y formar con toda urgencia un ante-puerto que abriese paso inmediatamente á la rada, una bahía para armar á los buques contigua al ante-puerto, y otro puerto interior.

En su consecuencia detrás del ante-puerto y de la bahía contigua—y decimos detrás con respecto á la rada de donde toma el nombre de puerto interior,—se abrió el puerto de que vamos á ocuparnos, siguiendo una línea paralela al eje comun de las dos primeras obras. Menos largo que los otros dos puertos juntos, pero mucho mas que cada uno considerado aisladamente, está colocado á la vez, si se nos permite la espresion, sobre uno y otro, de modo que prolongado el eje de las puertas de la esclusa de comunicacion entre la bahía para armar los buques á flote y el ante-puerto, cortaria perpendicularmente en su mitad el eje longitudinal del puerto interior. En otros términss, parécenos que vistos en un plano general del puerto estas tres divisiones presentarian con bastante exactitud tres paralelógramos, el mayor de los cuales descansaria sobre los dos pequeños; pero estos que están muy aproximados, se saldrian del nivel de la longitud, el uno hácia la derecha y el otro hácia la izquierda, desnivel que seria empero menor que la distancia comprendida en las líneas paralelas formadas por la longitud del puerto interior y de los otros puertos.

El puerto interior tiene dos esclusas: por la primera se comunica directamente con el ante-puerto, y por la segunda con el dique destinado á armar á flote los buques.

Las primeras obras del puerto interior se comenzaron en 1836: por lo tanto hay veinte y dos años que se trabaja en él. Para comprender el motivo de haber durado tanto estas obras, debemos advertir que consideradas en conjunto, se dividen en dos partes, cada una muy notable; á saber; lo que propiamente se llama puerto, y los trabajos de la ribera, esto es, las gradas de construccion y los diques de carena. Además debe tenerse en cuenta que las obras del dique no se empezaron hasta 1833, que no pudieron estar terminadas hasta 1852, y que en todo este tiempo la mayor parte de recursos, asi en gente como en dinero hubieron de destinarse especialmente á las obras del dique, por ser un preliminar indispensable.

El puerto tiene lo menos 420 metros de longitud, casi medio kilometro, por una anchura de 200 metros y una profundidad, que es igual en todas partes, de 9 metros debajo del nivel de las mareas mas bajas, y 18 metros debajo del nivel de los muelles.

En el fondo del puerto, hay canalizos en direccion longitudinal, con hoyos destinados á recibir los *muertos* de hierro forjado donde puedan amarrarse los buques.

No diremos que el puerto Napoleon III sea la obra mas grandiosa de las que en su clase hay en el mundo; pero sin duda es una de las mas dignas de exámen por las dificultades que se han vencido, por la inteligencia con que se dispusieron sus planos, y por la solidez y término de la ejecucion. Abierto no solo en la peña comun, sino aun en pedernal, ha permitido este puerto á los operarios continuar los trabajos sin temor de las grandes invasiones del agua. Por otra parte, los trabajos de barreno aunque han sido los mas difíciles, han producido tambien resultados tan notables como nunca se hayan obtenido. Un hecho bastará para probar los grandes esfuerzos que se han necesitado en Cherburgo: sino estamos trascordados, en la carga de un barreno se emplearon una vez cuatro mil kilógramos de pólvora, con lo cual podia volarse por completo una ciudad y reducírsela á cenizas.

La sustitucion de este sistema de grandes barrenos no ha dado con respecto á la brevedad de los trabajos y la disminucion de su coste todo el resultado que algunos le habian atribuido; sin embargo ha prestado un servicio real y notable regularizando las necesidades del personal.

El agua del puerto Napoleon III entra y sale por dos esclusas, una correspondiente al ante-puerto y otra al dique contiguo: esta podria, en caso necesario, cerrarse por medio de puertas, y la otra por medio de una presa. Solo la primera está completamente terminada y en disposicion de destinarse al servicio. Una y otra mientras se ha trabajado han estado separadas del mar por medio de paredes de cal y canto construidas sobre la peña.

Las siete gradas de construccion están colocadas en líneas que respectivamente resultan paralelas en la parte del puerto que por esto ha tomado el nombre de muelle de los astilleros. De estas siete gradas cinco son bastante grandes para poder construirse en ellas navíos de las mayores dimensiones.

Las tres que están situadas mas hácia el Norte no tocan inmediatamente al puerto: en el espacio intermedio se construyó un astillero donde se puede hacer encallar sin riesgo un buque que estando en el puerto peligrase de irse á fondo antes de dar tiempo á que se le introdujese en los diques de carena. La longitud de este astillero es de 120 metros, y su anchura de 30.

Es inútil recordar que el navío *Ciudad de Nantes* estaba en una de las gradas del puerto Napoleon III; el botarlo al agua, despues de haberse llenado la bahía interior, será uno de los mas imponentes espectáculos marítimos del programa de las fiestas presididas por el Emperador.

En la bahía hay seis fondeaderos para carenar buques de primer órden, y otro destinado para buques de menor porte; dos en el muelle Suffren y cuatro en el muelle de las Carenas.

Los dos primeros no solamente son los mas espaciosos de Cherburgo y de Francia, sino tambien los de mayores proporciones á los de todas las naciones marítimas. Su longitud es de unos 140 metros, y su anchura de 28 á 30 metros. No olvidemos que ha sido preciso abrirlos en pedernal.

Los cuatro situados en frente están construidos de dos en dos de iguales dimensiones. Los dos del centro tienen cien metros de longitud interior, y los de los estremos solo 90 metros. La anchura es en todos igual á los del muelle Suffren.

Nada merece en nuestro concepto ser estudiado tanto como el sistema de acueductos de aspiracion y evacuacion que une estos cuatro fondeaderos para carenas entre si y con el punto comun en que hay los aparatos de desagüe inventados para Cherburgo. Estas combinaciones no tienen ejemplo en los trabajos hidráulicos de la marina. Sin entrar en esplicaciones facultativas que no son de nuestra incumbencia, solo podemos decir que por medio de estas combinaciones se podrá á cualquier hora si sobreviene una necesidad, desviar á una carena y no al puerto todas las aguas que incomodasen en otra carena.

Hé aquí una idea sucinta del puerto de Napoleon III y las obras adjuntas. Los gastos consiguientes á la escavacion del puerto, las gradas de construccion, los muelles y las esclusas de entrada subirán probablemente á 16.000,000 de francos. Los gastos ocasionados por la construccion de los fondeaderos para carena ascenderán á 10.000,000 de francos. Este total de 26.000,000 de francos, dividido en veinte y cinco presupuestos anuales hasta terminar las obras, se convierte en un millon de francos anual de gasto.

Solemne y bello espectáculo ofrecerá el pabellon cubierto de terciopelo y franjas de oro que ocuparán SS.MM. el Emperador y la Emperatriz, rodeados de príncipes y de millares de concurrentes que verán como las aguas del mar avanzan con furia, allanan todos los obstáculos, salvan todas las barreras y dando al aire ruidoso murmullo entran en posesion de su nuevo dominio. Ora solo se dé paso al agua por un dique, ora se le facilite la entrada por los dos, ora los concurrentes prorumpan en entusiastas y ruidosos aplausos, ora enmudeciendo de sorpresa contemplen en silencio este grandioso espectáculo, no vacilamos en afirmar que nunca habrá presenciado nadie un cuadro mas imponente, fruto de los esfuerzos del ingenio humano en lucha con la naturaleza, asombrosa combinacion de los severos cálculos de la ciencia y de las fuerzas majestuosas y vivas de la naturaleza.

Allí será fácil formarse una idea regular de los imposibles que se han debido vencer, y de los resultados á que puede aspirar la actividad de un gran pueblo marítimo ausiliada por el cuerpo de ingenieros tan inteligentes como laboriosos, y por oficiales hábiles y resueltos.

La inauguracion del puerto Napoleon III es el triunfo definitivo, y la Francia se enorgullece de ello, de una idea nacional por escelencia. La Francia ha querido tener un gran puerto en la Mancha, y lo ha querido no solo á despecho de los obstáculos materiales, puesto que la naturaleza se lo ha negado todo á Cherburgo, sino tambien mas de una vez á despecho de la inercia sistemática de sus gobiernos.

Si el primero y el segundo imperio han marchado espontáneamente al frente de Francia en esta senda, no ha sucedido lo propio con todos los gobiernos. Sin embargo no deja de ser admirable que Luis XVI, la República, el Imperio, la Restauracion y la dinastía de Julio, secundados ó movidos por la voluntad invariable de la nacion, todos han puesto manos á esta obra. Ignoramos si en algun otro asunto la Francia ha seguido su instinto con tanta perseverancia en medio de nuestros trastornos políticos. Asi pues las fiestas de Cherburgo serán una negativa terminante de estas acusaciones en que se nos atribuye tan gratuitamente incertidumbre en las miras é inconstancia en los proyectos.

A estos detalles podemos añadir las siguiente noticias:

Las obras del dique empezaron en 1783, habiéndose terminado en 31 de diciembre de 1853.

El importe total de estas obras es de 67 millones de francos, gastados en esta forma: de 1783 á 1803, 31 millones: de 1803 á 1830, 8 millones, y de 1830 á 1853, 28 millones.

Se estiman en 120,000 fr. los gastos anuales de conservacion de estas magníficas obras.

El dique cuya longitud es de 3,712 metros de un canalizo al otro, está defendida por piedra arenisca de Roule; el consumo de esta piedra exige anualmente casi 3.000 metros cúbicos de nuevas piedras.

Los grifos Este y Oeste están cubiertos de piedras confeccionadas artificialmente con cimentos hidráulicos. Cada piedra tiene 30 metros cúbicos de volúmen y pesa 44,000 kilógramos.

Las principales obras defensivas de Cherburgo son:

El fuerte de la isla Pelée, comenzado en 1783 y terminado en 1794;
El fuerte Chavaguac;
El fuerte de Querqueville;
El fuerte de Flamands;
El fuerte de Homet;
La batería Santa-Ana.

El ante-puerto de Cherburgo fué inaugurado en agosto de 1813 en presencia de la emperatriz María Luisa.

El dique para armar á flote los buques se terminó en 1829.

El puerto interior ó sea el puerto Napoleon III ha costado unos 16 millones de francos.«—(*Monteur de la Flotte*).

Por copia,
P. J. GELABERT Y POL.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo de hoy.

SANTA ROSA DE LIMA, VIRGEN.

CULTOS SAGRADOS.

CORTE DE LA GRAN REINA DE LOS CIELOS, MARIA.

Dia 30.

Se hará la visita á Ntra. Señora de la Consolacion, en la iglesia del Socorro.

—En el oratorio de Ntra. Señora de la Consolacion concluyen las cuarenta horas siendo la esposicion á las cinco y media y á las diez nona y la misa mayor solemne; por la tarde á las seis un rato de meditacion, la corona de la purísima virgen cantada y en seguida la reserva con solemne Te-Deum.

CORREO DE AYER.

El vapor correo *El Rey Jaime II* fondeó en este puerto, sin la menor novedad, á las ocho de la mañana de ayer, procedente de Barcelona en 14 horas de navegacion, conduciendo á su bordo la correspondencia pública y 70 pasageros, entre ellos el Escmo. Sr. D. Francisco Castillon, segundo Cabo Gobernador de estas Islas.

MADRID 25 de agosto.

La *Gaceta* no contiene hoy real decreto alguno y sí el siguiente despacho telegráfico del señor presidente del Consejo de ministros al señor ministro de la gobernacion:

«*Gijon 24 de agosto*.—A las once y cincuenta minutos de la noche:

SS. MM. la reina y el rey y su augusta real familia han regresado á esta villa sin novedad á las nueve y treinta minutos. Antes de su salida de Aviles, han visitado la fábrica de fundicion de Arnao, haciendo una bella espedicion por la ria en la que han sido acompañados en multitud de lanchas por lo mas escogido de la poblacion. El regreso de la fábrica donde sus majestades han sido dignamente obsequiados, se ha verificado con la misma felicidad en medio del mas ardiente entusiasmo, escitado por la presencia de S. M.

—La *Crónica* de hoy viendo próximo el plazo en que debe terminar la libre introduccion de cereales estrangeros, pues cree ya escaso el plazo de cuatro meses que faltan para emprender negociaciones de granos, indica la conveniencia de una nueva próroga en tanto que la legislacion actual no se modifique.

—S. M. la reina estará fijamente en el Escorial el 17 de setiembre. Eran varias las solicitudes que se habian dirigido á S. M. para que visitara esta ó la otra ciudad en su vuelta á la córte; pero de resultas de una conferencia que tuvo el 21 en Gijon con el presidente del Consejo, conde de Lucena, quedó acordado que la córte vendrá á Madrid desde la Coruña, despues de hacer la escursion á Santiago sin detenerse mas que para dormir ó descansar en los pueblos del tránsito.

—La *España* insiste aun en dudar de la disolucion de las córtes. Parece increible que nuestro colega dude de buena fé, de una medida que está en la conciencia de todo el mundo.

—Un periódico ministerial denuncia el hecho de que en casa de un general se tienen estos dias reuniones periódicas, cuyo objeto, mas bien que unir á los moderados de la oposicion, se sospecha que sea el de tomar la ofensiva contra los defensores del sistema constitucional.

—Se ha concedido por el señor ministro de la Gobernacion que la censura de novelas se haga por entregas, pero los autores deberán enviar al menos tres al fiscal con la anticipacion debida.

—Por despacho telegráfico recibido hoy en Madrid, se sabe que el Segura, rio que atraviesa la provincia de Murcia, ha subido 65 centímetros por efecto del temporal esperimentado anteayer en aquella provincia.

—La noticia dada por la *Patrie* de que el gabinete español tiene puesta su vista en nuestras posesiones de Africa á fin de poner término á las depredaciones cometidas por los marroquíes, no carece, segun nuestros informes, de fundamento. El gobierno de S. M., una vez que la córte se halle en Madrid, se ocupará seriamente de esta cuestion, para asegurar por medio de las armas el reposo á nuestros presidios, dando fin á esa guerra barbara y ratera que nos hacen diariamente las kábilas marroquíes.

—Las últimas noticias de Méjico, no dejan ya duda alguna sobre la salida de Zuloaga de la capital. Este suceso demuestra la cordura con que ha obrado el gobierno español desentendiéndose de la solicitud hecha por el general Almonte, en nombre de Zuloaga, para entrar en negociaciones con España. Solo la situacion especial de Méjico es causa de que el gobierno de nuestro pais no haya tomado en este asunto una resolucion enérgica y decidida.

Antes de exigir una satisfaccion es necesario saber á quien puede exigirse. Ahora, pues, lo que hará nuestro gobierno es proteger de cuantos modos sea necesario á nuestros compatriotas en el continente mejicano, dejando para el momento mismo en que se constituya allí un gobierno, presentarle nuestras reclamaciones de un modo tan claro y preciso, que no haya medio entre satisfacernos ó esperimentar las consecuencias de su falta de formalidad en cumplimiento de los tratados.

—Por despacho telegráfico recibido hoy se sabe que la salud pública es tan satisfactoria en Galicia que ya han salido completamente restablecidos del Hospital los pocos enfermos que procedentes del vapor *Isabel II* existian en los lazaretos de Vigo.

ESTRANGERO.

En el *Morning Chronicle* del 24 de agosto se lee lo siguiente:

«Ayer empezaron á felicitarse reciprocamente las auroridades de la ciudad de Nueva York y de la de Lóndres, por haberse recibido el siguiente parte, al que contestó inmediatamente el lord-alcalde de Lóndres, suceso que formará época, lo propio que la terminacion de tan escelente empresa.

«Oficinas de la Compañía del telégrafe atlántico, número 22, calle de Old-Broad; Lóndres, 23 de agosto de 1858.

Recibido por conducto del cable atlántico en Valentia, y de este punto á Lóndres, por el télegrafo magnético inglés é irlandes, el siguiente parte que llegó á Lóndres á las seis de la tarde, del domingo 22 de agosto de 1858:

Al muy noble sir Roberto Walter Canden. lord-alcalde de Lóndres.

Felicito á V. S. por el buen éxito de la colocacion del cable atlántico que une los continentes de Europa y de América, las ciudades de Lòndres y Nueva York, la Gran Bretaña y los Estados Unidos. Este es un triunfo obtenido por la ciencia y la constancia sobre el tiempo y el espacio. Estrecha mas y mas los lazos de la paz y de la prosperidad mercantil, y abre á la historia del mundo una nueva era fecunda en resultados superiores á lo que puedo concebir un espiritu limitado.

Loado sea Dios.

Firmado, DANIEL G. TIEMAN, alcalde de Nueva York.»

Al recibir este parte el lord alcalde trasmitió inmediatamente la siguiente contestacion:

Al noble Daniel G. Tieman, alcalde de Nueva York.

«El lord alcalde de Lóndres devuelve con toda cordialidad las felicitaciones del alcalde de Nueva Yor con motivo del buen éxito de una empresa tan importante como la referente á la colocacion del cable del telégrafo atlántico.

Este suceso es realmente uno de los mas gloriosos triunfos del siglo; hace grande honor á la energía, al talento y á la perseverancia de los que han tenido que llevar á termino tan difícil tarea; y el lord alcalde espera con confianza que mediante la bendicion de Dios Todopoderoso podrá cooperar á estrechar las relaciones de amistad que unen ahora á los dos paises, 23 de agosto.

PARTES TELEGRÁFICOS PARTICULARES.

Madrid, juéves, 26 de agosto.

Las *Hojas autógrafas* insisten en asegurar que al regreso de la Córte se pensará seriamente en el castigo de los riffeños.

Se hallan ya restablecidos todos los atacados de la fiebre amarilla en Galicia.

SS. MM. pasan hoy á Covadonga, acompañados del Arzobispo Claret y del Patiarca de las Indias.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 40-50.—Diferida, 28-55.

Paris, viernes, 27 de agosto.

El *Times*, el *Morning-Post*, el *Morning Herald*, el *Daily News* y el *Globe* aplauden con entusiasmo un discurso pronunciado por M. de Persigny referente á la alianza anglo-francesa.

Bolsa de hoy.—3 por 100 francés, 70-05.—4 1[2 por 100 id., 97-10.—Fondos españoles, sin cotizar.

Lóndres 27.—Consolidados ingleses, 96 7[8. —Diferida española, 28 3[8.

Por estracto,

P. J. GELABERT Y POL.

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:

IMPRENTA DE PEDRO JOSE GELABERT, editor responsable.

Por el Editor

[signature]